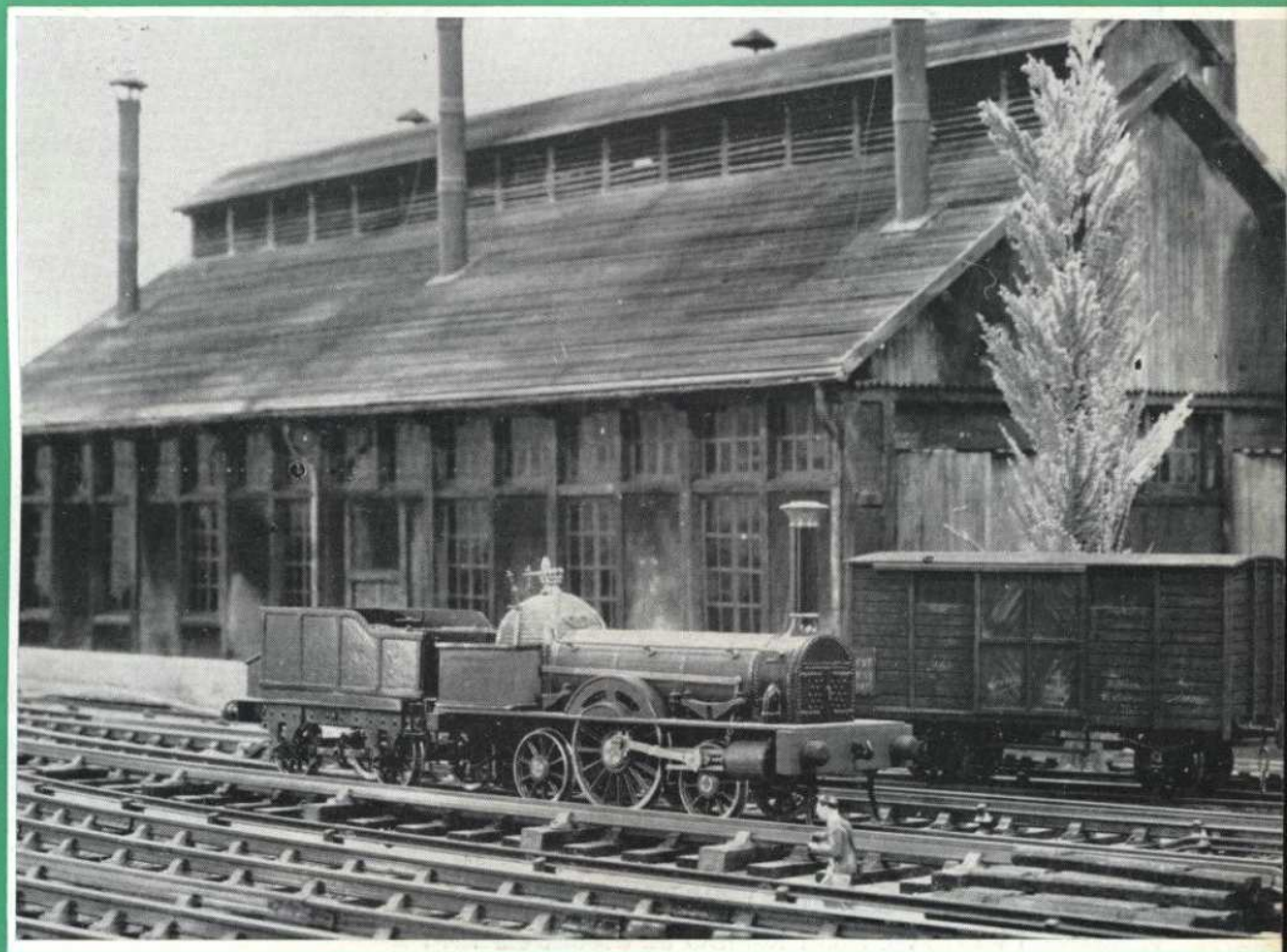
Loco-revue

N° 266
OCTOBRE 1966

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 266 OCTOBRE 1966 - VOLUME XXV

3,60 F

LOCOS VAPEUR ENCORE CHAUDES - LA 150 X DEUX RAILS "HAMO"

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

N° 266

VOLUME XXV

OCTOBRE 1966

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur de FERPRESS (Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Parait le 1er de chaque mois

Fondateur : Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

Editions : LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
C. C. P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 frs en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Chemins de fer et tramways espagnols (fin)	402
Le réseau J.M. à l'échelle du 1/120	404
Le Mini-Translilliputien ou la construction de A à Z d'un réseau HO (suite)	406
Les diodes dans les circuits d'itinéraires (fin)	410
Model shopping	412
Le plan du mois	414
Les locomotives à vapeur encore chaudes	417
La 150 X SNCF, production HAMO 2 rails	420
Le courrier du O	423

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Sur la classification et les caractéristiques des draisines SNCF. — Propos autour d'un réseau HO — Construction d'un autorail FNC. — La 040-D ex G 81 version SNCF, de Fleischmann. — Les couverts SNCF et leurs maquettes en HO. — Le Mini-Translilliputien, etc....

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Un ancêtre sur le réseau en O du Muséon di Rodo à Uzès : Locomotive 111 Buffon de l'ancien réseau du Nord, construite par A. Munier *. A l'arrière plan, une jolie remise à machines construite par G. Piot, spécialiste en matière de décors (voir également page 412).

* La construction de ce modèle avait été donné dans notre N° 224.

An ancestor on the Museon di Rodo O gauge layout in Uzès : Loco 2-2-2 Buffon of the old Northern Rly system. This model was built by A. Munier. In the rear, a fine loco shed built by G. Piot, specialist in scenery.

Auf der O-Anlage des Museon di Rodo in Uzès : 1 A 1 - Lok " Buffon " der ehemaligen Nordbahn, ein Modell von A. Munier. Der schöne Lokschuppen im Hintergrund ist ein Werk G. Piots.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** maisons spécialisées ainsi que dans les **bibliothèques des gares** S. N. C. F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 300 points de vente.

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	40,00 F. (2) ou 30 DM. ou 50 SH. ou Dollar 8,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00

CHEMINS DE FER & TRAMWAYS ESPAGNOLS

(Suite, voir nos numéros 264 & 265).

Textes & Clichés
par le Dr G. TRECOLLE.

III

LIGNES ISOLÉES
TRAMWAYS URBAINS

Passé la frontière, nous allons commencer, hélas ! par une énumération nécrologique (est-ce la proximité de la France ?).

1) Disparue, la ligne de 2 km à voie métrique des tramways d'Irun à Fuenterrabia.

2-3) Il en est de même depuis une dizaine d'années pour l'important réseau à voie métrique représenté par les lignes urbaines de San Sebastian (fig. 17) et la ligne longue de 26 km de San Sebastian à Tolosa (appartenant à une entreprise séparée) actuellement desservie par trolleybus. Elle assurait le service des marchandises et était reliée rails à rails au Pamplona ↔ Lasarte, donc aux F.V.

4) Seul demeure à San Sebastian le funiculaire du Monte Igueldo.

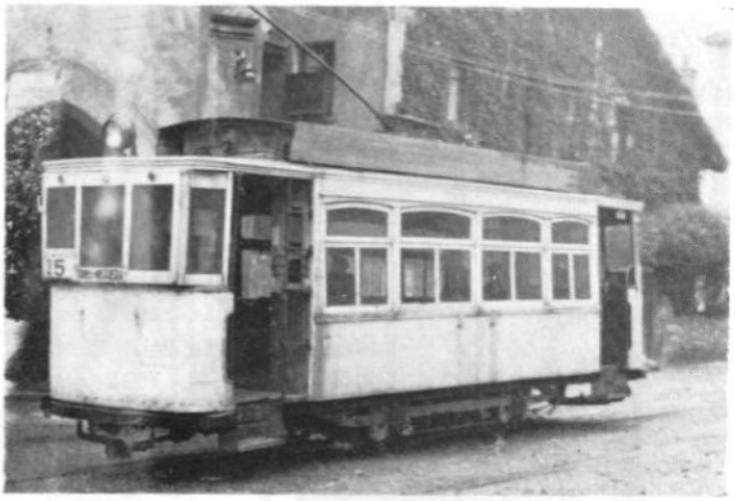
5) Même chose à Bilbao, du moins en ce qui concerne le réseau urbain, qui était long d'une centaine de kilomètres, y compris la ligne Bilbao ↔ Portugalete, la dernière disparue.

6) Mais il y a encore en service, du moins partiellement et pour combien de temps ? la ligne suburbaine des Tranvias de Bilbao à Durango y Arratia (TBDA), au curieux écartement de 1,365 m, et qui, ayant abandonné sa branche terminale de Durango, ne dessert plus que celle de Ceanuri (30 km, dépôt principal à Lemona) ; ceci avec de grands véhicules à bogies peints en crème et ocre (fig. 18).

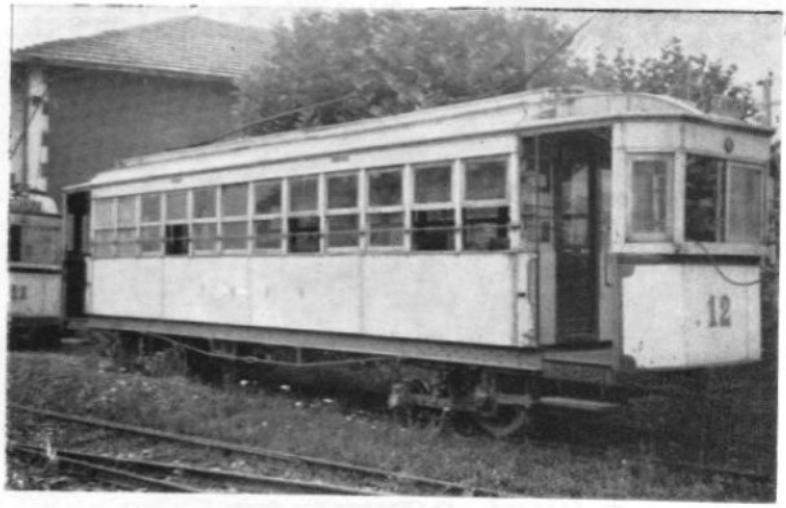
7) A Santander, aussi, les tramways ont disparu.

8) A Gijon, nous avons bien l'impression d'avoir rendu visite à un moribond : le tramway qui unit la ville au port de Musel. Ligne et matériel (fig. 19) semblaient en effet à leur dernière extrémité. L'écartement est métrique, la prise de courant par archet.

9) A Aviles, les lignes métriques de tramway allant à San Juan de Nieva et à Salinas sont supprimées.

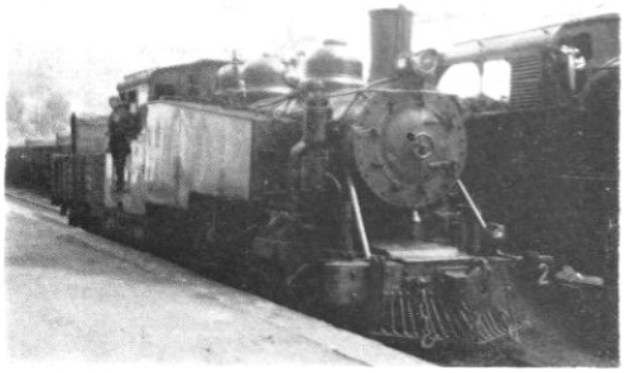


17
Tramway de SAN SEBASTIAN.



8
ramways de
ILBAO A
URANGO Y
RRATIA.
épôt de
EMONA.

19
Ligne de GIJON A MUSEL (PUERTO). Terminus du Port de MUSEL.



20

Locomotive 131 T Baldwin n° 2 1919 " Condé de los Gaitanes " à VILLABLINO.

10) Le réseau métrique d'Oviedo a lui aussi entièrement disparu. Seuls demeurent apparents quelques tronçons de voie en ville.

11) Ferrocarril de Ponferrada à Villablino y Ramales Anexos.

(P. V.)

Nous allons faire maintenant un crochet à l'intérieur des terres, au-delà même de la Cordillère Cantabrique pour visiter la ligne minière, à voie métrique et à traction vapeur, exploitée par le Minero Siderurgica de Ponferrada, de cette dernière ville à Villablino. Un projet en effet prévoyait la construction d'une ligne nouvelle pour la raccorder à la grande rocade cantabrique à Pravia. Il est douteux qu'il soit jamais réalisé, d'autant qu'il faudrait passer en tunnel sous la Cordillère au Puerto de Leitariegos.

La ligne, longue de 62 km, apporte le charbon (deux millions de tonnes par an) de la région de Villablino à Ponferrada, sur la ligne RENFE Zamora ↔ Orense. Elle possède un parc vapeur très intéressant de 31 locomotives à voie métrique, dont les 131 T Baldwin (fig. 20), des 130 Engerth Krauss et une 130 Maffei, laquelle provient du Pamplona↔Lasarte, maintenant déferré.

12-13) Les villes côtières de la Galice, El-Ferrol (Officina de Tranvias de El-Ferrol TF) et la Coruña possédaient jadis des tramways électriques à voie métrique dont les lignes allaient parfois loin en banlieue, telles celles du Ferrol à Neda ou de La Coruña à Sada (21 km). Il n'en reste rien.

Les autres lignes de c.f. secondaires de la Galice sont ou étaient électrifiées :

14) Tramway de Pontevedra à Marin (7 km), actuellement remplacé par un trolleybus.

15) Lignes suburbaines de Vigo, exploitées par les tramways de cette ville (FCVR) : Vigo à Bayona (25 km) et à Gondomar (26 km), avec bifurcation à Ramallosa ; Vigo à Porriño (19 km).

Ceci nous amène à parler des tramways urbains de Vigo : Tranvias Electricos de Vigo (TEV). Ils sont bien vivants. L'ensemble des lignes urbaines et suburbaines constitue un bon réseau où les véhicules, de types variés, à deux essieux ou à bogies (certains de ces derniers forment, avec des attelages à la caisse identique, des rames pour les lignes de banlieue) sont en excellent état. Ils sont à voie métrique, peints en crème et rouge et captent le courant par pantographe (fig. 21 et 22).

★

21

Ligne suburbaine de SAMIL (FCVR) Rame à bogies dans VIGO.

22

(TEV) Motrice deux essieux modernisée dans VIGO.

LE PLAN DU MOIS

Document J. WERVERS.

WAGON COUVERT DE 20 t. (construction canadienne) de la SNCB

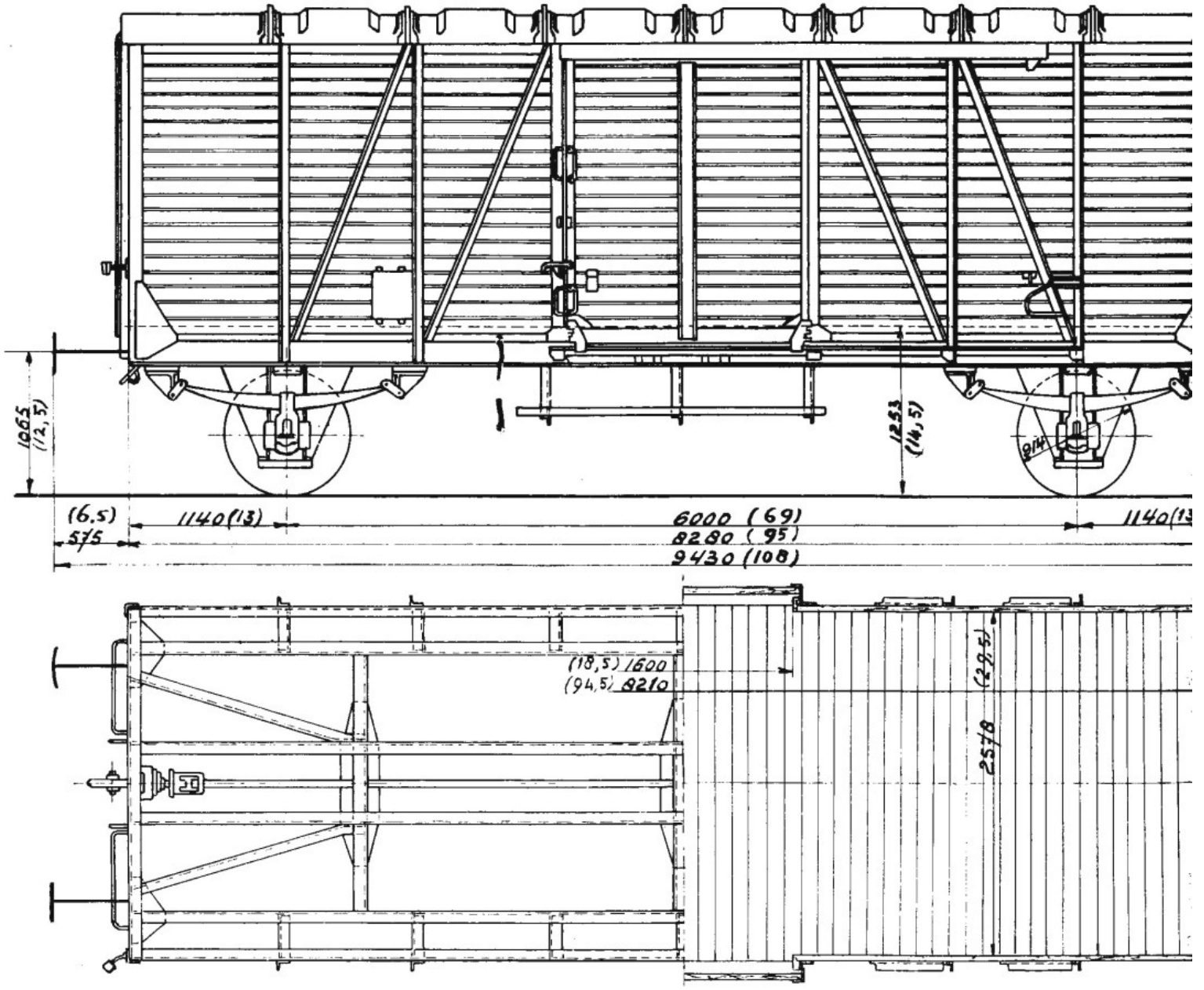
Ces wagons ont été construits pour la SNCB en 1946, par la Canadian Car & Foundry C° à Montréal, afin de reconstituer le parc de ce réseau à l'issue des hostilités.

Leur tare est de 11090 kg
Surface du plancher 21,17 m2
Capacité totale 46, 3 m3
Les boîtes d'essieux d'origine sont remplacées par des boîtes à rouleau SKF.

C'est un type de wagon fort répandu, facile à construire et original avec sa toiture à deux pans.

FICHES DOCUMENTAIR
LOCO-REVUE

Pour identifier avec préci
Pour vérifier l'exactitude
Pour vous tenir au cours
moteur ou remorqué SNCF et
duits par vos modèles,
CONSTITUEZ VOUS UNE C
Parution trimestrielle par
La 11° série est sous pre
231 D Ouest - Tender 22
- BB 4600 - Diesel BB 71 000
Fourgon Dp type OCEM - Wa



IS

truction canadienne) de la SNCB

s pour la SNCB en 1946, par la ntréal, afin de reconstituer le parc s.

C'est un type de wagon fort répandu, facile à construire et original avec sa toiture à deux pans.

FICHES DOCUMENTAIRES
LOCO-REVUE

Pour identifier avec précision le matériel roulant SNCF,

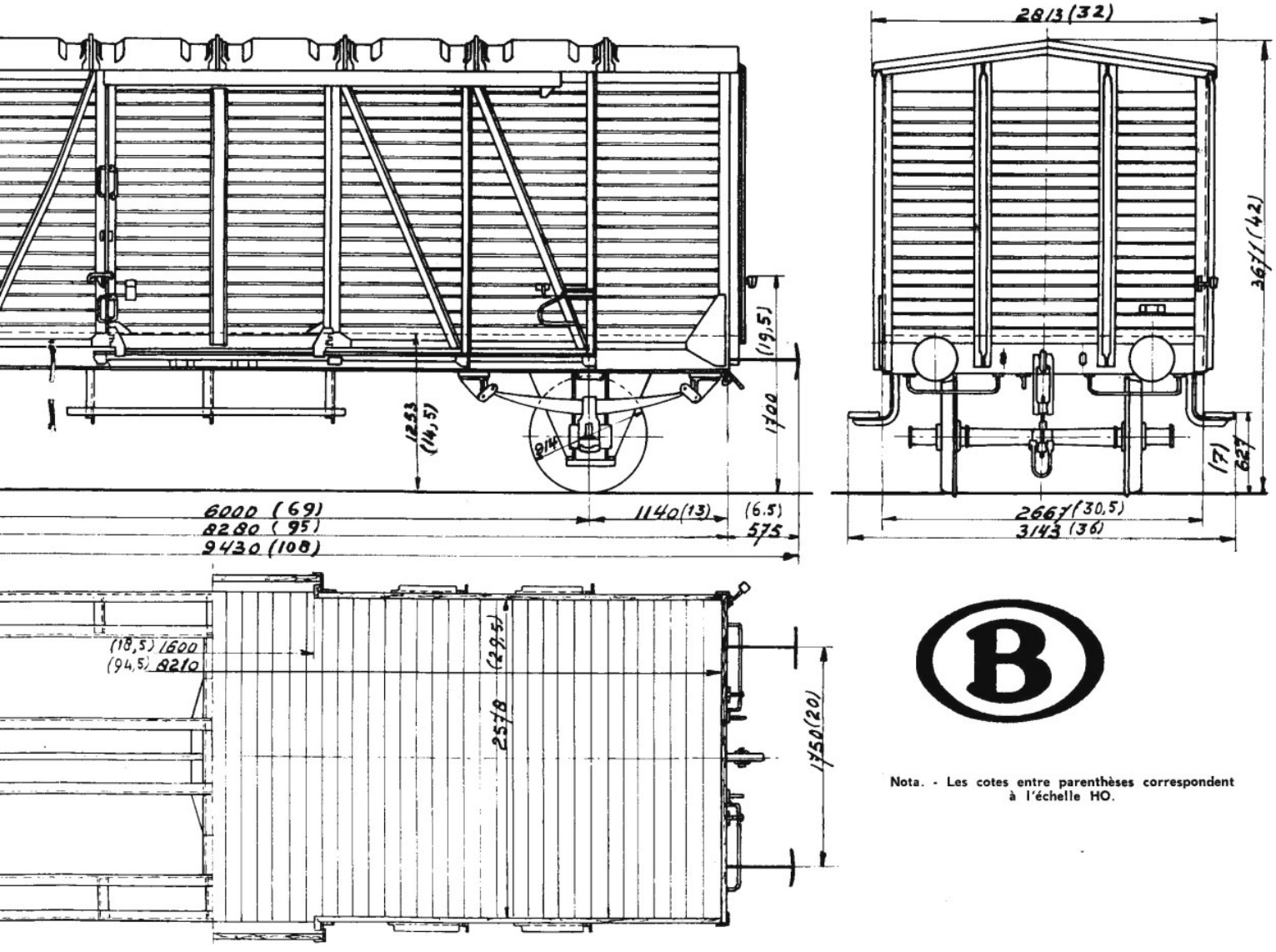
Pour vérifier l'exactitude d'un modèle,

Pour vous tenir au courant de l'évolution de la technique en matière de matériel moteur ou remorqué SNCF et connaître les caractéristiques réelles des matériels reproduits par vos modèles,

CONSTITUEZ VOUS UNE COLLECTION DES FICHES DOCUMENTAIRES LOCO-REVUE.

Parution trimestrielle par brochures de 12 fiches, franco 7, - F. chaque série.

La 11e série est sous presse, elle comprend les engins suivants :
231 D Ouest - Tender 22 C Ouest - Loco 030 030 des c.f. du Vivarais - 2 D 2 9100 - BB 4600 - Diesel BB 71 000 - Autorail 5600 FNC - Voiture A4t4 pour service intérieur - Fourgon Dp type OCEM - Wagon réfrigérant STEF (Cadoux).



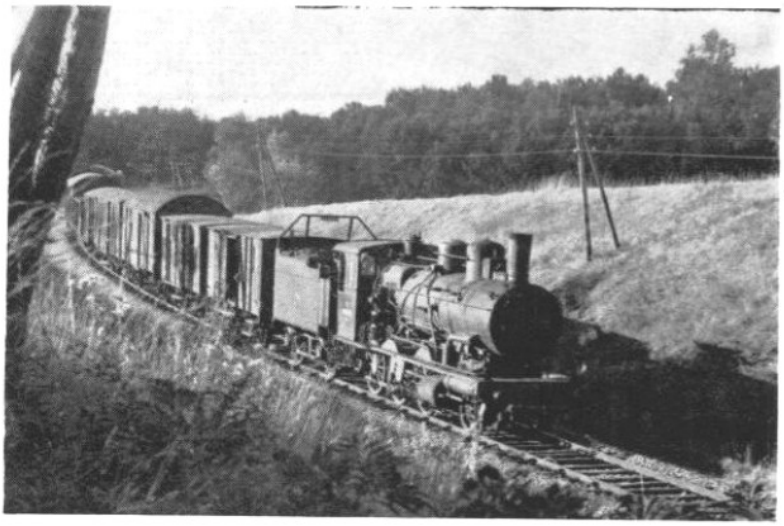
B

Nota. - Les cotes entre parenthèses correspondent à l'échelle HO.

CARTE DES PRINCIPALES LIGNES SNCF ENCORE PARCOURUES (DE FAÇON TEMPORAIRE POUR CERTAINES) EN TRACTION VAPEUR.

Les points de villes encerclés indiquent les dépôts les plus intéressants. Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur le fait que les indications portées sur cette carte ne sont pas absolues et ont pour seul objet de situer les régions où l'amateur photographe épris de traction vapeur peut espérer pouvoir encore exercer ses talents. (Voir également les tableaux des pages suivantes).

Chacun pourra corriger ce document en fonction de ses observations personnelles.



La dernière 130 B série 8 s encore en service sur la région EST SNCF, une pièce rare !...

Die letzte Dampflok vom Typ 130 B ist im Ostbezirk der SNCF eingesetzt.

The last 2-6-0 B, serial 8 s, still working on the Eastern region, a rare piece.

Cliché M. Vellay.

Locomotives à vapeur encore chaudes...

STEAM LOCOMOTIVES STILL IN SERVICE.

Suite à l'appel que nous avions passé en mai dernier concernant les lieux où l'on peut encore photographier des locomotives à vapeur, nous avons reçu de la part de nos lecteurs de nombreux renseignements dont une partie a été publiée en notre numéro 264.

Nous remercions vivement tous nos correspondants pour leur aide spontanée.

Depuis, désirant informer au mieux nos lecteurs, nous nous sommes informés auprès des services officiels et sommes heureux de pouvoir aujourd'hui, grâce au précieux concours de notre Société nationale des chemins de fer français, publier une série de tableaux donnant par régions et dépôts la répartition des locomotives à vapeur en service au 1er juillet 1966.

L'amateur vaporiste pourra, d'après ces tableaux, situer les derniers représentants de notre parc vapeur et en déduire ainsi les régions où ces machines peuvent encore être photographiées en service.

Ce document, hélas, ne sera que d'une valeur provisoire étant donné la rapidité à laquelle la traction diesel se substitue actuellement à la vapeur. Ainsi déjà à la parution de cette information, les nombres donnés pour le dépôt des Batignolles ne sont plus valables étant donné la reconversion actuelle en diesel de ce dernier.

Ci-contre nous donnons une carte qui, bien qu'incomplète, permet néanmoins de situer quelques-unes des principales lignes encore parcourues normalement ou temporairement en traction vapeur. Les lieux des dépôts vapeur les plus intéressants ont été encerclés.

Répartition par régions et dépôts des locomotives à vapeur en service au 1er juillet 1966

I. — **RÉGION EST**

TYPES DE LOCOMOTIVES A VAPEUR ▶ / DÉPOTS ▼	241.P	230.B	130.B	141.P	141.R	150.P	140.C	131.TB	232.TC	141.TB	242.TA	151.TC	030.TU	040.TX	151.TA
Noisy-le-Sec	8				8		8			3				1	
Chaumont				28		9	13						2		
Troyes							16			2				2	1
Nogent-Vincennes										23					
Blainville					10		17	1		1			1	1	
Châlons-sur-Marne			1				10								
Reims					36		7							2	
Lumes					2		10								
Verdun							14							1	
Sarreguemines					42		10						1		
Hausbergen					4		9				17		1		
Belfort		2		20			9						1		
Mulhouse Nord					28								1		
Ile Napoléon				9					2				1		

II. — **RÉGION NORD**

TYPES DE LOCOMOTITES A VAPEUR ➡ / DÉPOTS ⬇	231.E	231.G	231.K	230.G	141.R	150.P	040.D	230.D	141.TC	151.TQ	242.TA	030.TD	030.TU	040.TG	050.TD	050.TE	050.TQ
Creil					27			10							3		
Beaumont									23					1			
Joncherolles									34				1	2			
Fives											18						7
Délivrance					25		18						1		1	2	
Dunkerque								3							4		
Aulnoye					2					6			1	1			13
Tergnier							2							1	8		
Laon					29		4	2						1			3
Compiègne				2			4	2									3
Longueau					16	11	7							1		5	
Calais	4	6	10				4	1					1			6	
Boulogne			5		36					5						3	

III. — **RÉGION OUEST**

TYPES DE LOCOMOTIVES A VAPEUR ➡ / DÉPOTS ⬇	241.P	231.D	231.G	140.C	141.C	141.P	141.R fuel	141.R charbon	030.C	141.TC	141.TD	030.TA	030.TU	040.TA	050.TX
Batignolles		17	4	12						10	31			3	
Trappes				10	11							1			
Mantes				6	5					2	15				
Le Havre		7	8		3		26						3		
Sotteville		11		5	9		28		1			1		1	
Argentan					5	33		18							
Mézidon					2		32		1						1
Le Mans	15				5	15	20							5	
Auray					4		16					1		1	
Quimper				2	4									2	
Rennes				4		12								5	
Saint-Brieuc					7		33			1				1	
Nantes		23		2	20		48						3	3	
Thouars					30			11				1	1	1	3

IV. — **RÉGION SUD-OUEST**

TYPES DE LOCOMOTIVES A VAPEUR ➡ / DÉPOTS ⬇	231.G	231.K	230.G	141.E	141.F	141.R fuel	141.TA	040.TX
Tours - Saint-Pierre	11	6	4					1
Vierzon			5			45		1
Bordeaux	9		3			25		4
Coutras				1			7	
Agen							4	1
Limoges			2				9	
Brive			2				12	1
Montluçon			2	21			15	1
Aurillac							21	
Ussel							19	1
Périgueux			1	2	20			3

V. — **RÉGION SUD-EST**

TYPES DE LOCOMOTIVES A VAPEUR ▸ / DÉPOTS ▾	241.P	141.R charbon	141.R fuel	040.TC
Nevers	11	101		2
Dôle		50		
Vénissieux		25	12	
Saint-Etienne		34		
Grenoble		15		3
Annemasse			**25**	

VI. — **RÉGION MÉDITERRANÉE**

TYPES DE LOCOMOTIVES A VAPEUR ▸ / DÉPOTS ▾	141.R (fuel)
Miramas	57
Marseille	36
Nice	32
Nîmes	40
Narbonne	29

Principaux cimetières de locomotives à vapeur de la SNCF avec centre démolition :

I EST : Bricon 242 A, 141 P, 141 TB, 230 B, 230 K.
Joinville « « « « «
Longeville 150 X, 150 P, 141 TB, 241 A.
Vaires 141 R, 151 TA.

II NORD : Abbeville 231 E, G, K, 230 D, G, 050 TD, 141 R.
Aulnoye « « « « «

III OUEST : Saintes 231 D, F, G, H, 241 A est, 141 C, 141 R charbons.
Rosny-sur-Seine (près de Mantes).
Mézidon : 231 D, F, G, H.

IV S. OUEST : Vierzon 231 G, K.

V S. EST : Saincraize 231 G, H, 040 TC, 140 J, 140 L, 141 E, F.
Nevers 231 G, H, 040 TC, 140 J, 140 L, 141 E, F.

IV Méditerranée : Fortes 231 G, 141 E, 140 J.

QUELQUES CURIOSITÉS EN ANNEXE : (voir également la liste publiée dans notre N° 264) :

Au dépôt de Sarreguemines :

— 140 C en état (ALVF) attelées à des tenders 34 X (provenant des 150 X dont ce dépôt s'est désaisi au profit de la Turquie)
et 230 F 365 (ex P 8 AL froide ;

— à Chaumont : 241 A utilisée pour production de vapeur (chauffage) ;

— à Tulle (POC) : 020 + 020 T Mallet ;

— à Dôle : 140 J froide...

... et n'oubliez pas qu'avant de photographier sur l'emprise de la SNCF, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation du chef du lieu intéressé - la politesse et la sécurité l'exigent !

—★—

le translilliputien

(suite de la page 409).

vous faut deux rampes. Prévoyez vos planchettes un peu plus longues qu'il ne faut. Marquez-les dès maintenant A, B, C... Vous aurez donc 2A, 2B,... Certaines seront sciées à angle droit d'un côté, en pente de l'autre, d'autres en pente des deux côtés ; mais vous le ferez plus tard, à la demande, en suivant le dessin de la maquette et selon que vous prévoyez un remblai ou un mur de soutènement.

A = 96	G = 48
B = 88	H = 40
C = 80	I = 32
D = 72	J = 24
E = 64	K = 16
F = 56	L = 08

TABLEAU 9

Ces supports étant espacés de 20 centimètres, d'axe en axe, sur l'axe de la voie, la fin de la rampe, pour la courbe extérieure gauche, se trouvera à environ 30 cm du croisement des deux voies, ce qui permettra de placer un deuxième support de la hauteur maxi tout près de la future culée du pont. Ainsi le train pénètrera bien de niveau sur le pont.

Pour repérer l'emplacement des supports, prenez une ouverture de compas (compas de menuisier à pointes sèches) de 10 cm et, à partir du point marqué "support C" sur les figures nos 7 et 10, qui est le raccord de la courbe avec la droite, donnez des coups de compas sur l'axe de votre voie extérieure. Vous déterminerez ainsi, tous les deux coups de compas (20 centimètres), l'emplacement de chacun des 12 supports. N'oubliez pas les supports A et B dans la courbe, à gauche de C. Tracez sur votre table les axes de ces supports, à l'équerre pour la partie rectiligne, à la règle, en suivant un rayon pour la partie courbe. Désignez aussi les points marqués par les lettres de l'alphabet : A, B, etc. A 2,40 m du point A, la pente atteint le niveau O où le dessous du contreplaqué doit affleurer la table.

La plate-forme de voie aura, en général, 65 mm de large. C'est la cote réelle réduite à l'échelle HO (voir : Bibliographie — **Le tracé du réseau**). Cette largeur peut être réduite à 62 mm pour la partie qui sera flanquée d'un mur de soutènement, soit, en principe, au début de la rampe extérieure, dans sa partie en alignement (photo 1) et aussi pour la partie placée derrière les maisons du bourg et à leur droite .

Tracez les courbes au compas sur les chutes du contreplaqué utilisé pour la découpe de la plate-forme, en employant comme ouverture : R + 65/2 et R — 65/2 et, pour une petite portion, que nous venons de voir R — 62/2 (mais ce n'est pas indispensable) et découpez, comme pour le plateau. Pendant que vous y êtes, faites-en un peu plus que nécessaire.

(à suivre).

LOCO-REVUE CHAQUE MOIS VOUS TIENT AU COURANT DE L'ACTUALITÉ FERROVIAIRE, ELLE VOUS APPORTE DES IDÉES ORIGINALES ET DES SOLUTIONS INÉDITES, NE RATEZ PAS UN NUMÉRO, ABONNEZ-VOUS !...